This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HE
669.5
.R5
U22
v.2

Harold H. Price
Mont 1939

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARIES
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
1817

Ueber die Freyheit der Rheinschiffahrt.

Zweytes Sendschreiben von **** an ******.

Frankfurt am Mayn
bey Bernhard Körner
1815.

HE
669.5
.R5
U22
v. 2

Kaum können Sie den Brief, welchen ich Ihnen, über die Freyheit der Rheinschiffahrt, schrieb, gelesen haben, und schon erhalten Sie einen zweyten, über den nemlichen Gegenstand; zwey Schriften, die ich erst vor einigen Tagen erhalten habe, geben mir Veranlassung dazu. Daß ich mir Nachträge vorbehalten habe, könnte mir zur Entschuldigung dienen, wenn ich diese nicht schon, von Ihrer Güte hoffen dürfte.

Die zwey Schriften, deren ich eben gedachte, sind diese:

Topographisch-statistische Darstellung des Rheins, mit vorzüglicher Rücksicht, auf dessen Schiffahrt und Handlung, bisherigen Zustand seiner polizeylichen Verfassung, deren nützliche Verbesserung und Ausdehnung, auf die übrigen großen Ströme, womit er theils schon in Verbindung steht, theils noch gebracht werden könnte, von J. J. Eichhoff, seit der neunjährigen Existenz der Rheinschiffahrts-Octroi, zur Verwaltung desselben, durch Ernennung der beyden Regierungen angeordneter General-Direktor. (Cölln am Rhein. 1814. 4.)

Die andere führt den Titel:

> Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht, oder die Stationsfahrt auf dem Rhein ꝛc. ꝛc.

und ist von den Abgeordneten der Stadt Mainz, unterzeichnet.

Kann man sich auch, bey der ersten Schrift, des Gedankens nicht ganz enthalten, der nicht ganz unbedeutende Umstand, daß der Herr Verfasser, als General-Direktor der Rheinschiffahrts-Octroi-Verwaltung zu beziehen hatte,

jährlichen Gehalt	8000 Fr.
Remise vom Nettobetrag 1/4 % circa	4600 —
für Wohnung und Büreau-Kosten	6000 —
	Fr. 18,600 —

möchte mancher seiner Ansichten eine eigne Richtung gegeben haben, so ist seine Arbeit doch keine unreife Frucht einer flüchtigen Feder, während die andere ganz füglich, hätte ungeschrieben und noch besser ungedruckt bleiben können. Von der Eichhoffischen Schrift also zuerst.

§. 1.

In dem Vorberichte sagt Herr Eichhoff: Er habe schon früher, dem Publikum eine Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schiffahrt und Handlung des Rheins angekündigt; „er sey aber, an

der Herausgabe jenes Werks verhindert worden. Da nach dem 5ten Artikel des Pariser Friedens, die Regulirung der von der Rheinschiffahrt zu hebenden Gebühren, einen Gegenstand der Verhandlungen auf dem Wiener Congresse ausmachen solle; so habe er geglaubt, daß seine Sammlung eine Menge Materialien enthalten dürfe, die, den Bevollmächtigten, bey ihren Berathschlagungen, höchst brauchbar seyen. Bey der Kürze der Zeit, habe er sich entschlossen, das Zweckmäßigste davon, in einen gedrängten Auszug zu bringen, und diesem noch einige Gedanken und Vorschläge beyzufügen." Der Verfasser wünscht, „daß dieses Werkchen vorzüglich, unter die Augen und zur Kenntniß der Staatsmänner und Bevollmächtigten gelange, die an dem großen Werke des Völkerglücks arbeiteten, und als einen wesentlichen Theil von diesem, die Freyheit der Schiffahrt, auf allen Flüssen ausgesprochen hätten."

Das Ganze enthält vier Aufsätze. Der erste Aufsatz ist überschrieben: Topographisch-statistische Darstellung des Rheins, mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schifffahrt und Handlung. Der zweyte Aufsatz soll darstellen, die große Flußverbindung durch den Rhein mit den vorzüglichsten Flüssen Deutschlands und andern Staaten.

Der dritte Aufsatz enthält eine Darstellung des älteren und neueren Zustandes, der Polizey- und Gebühren-Erhebung auf dem Rheine. Der vierte Aufsatz soll bestehen in Vorschlägen, zur Einführung

eines allgemeinen und einförmigen Zoll- und Polizey-Systems, auf allen verbundenen Flüssen von Deutschland und andern Ländern.

So viel von dem Inhalt und dem Zweck dieser Schrift im Allgemeinen. Es kommt nun darauf an, welches ist der wahre Gehalt von jenem, und entspricht jener diesem, und zwar nach dem Umfange, den der Letztere wenigstens haben sollte.

§. 2.

Der Verfasser wollte Materialien zum Gebrauch der Bevollmächtigten bey dem Congresse zu Wien liefern; die beyden ersten Aufsätze enthalten keine solche Materialien, gehörten also auch nicht in diese Sammlung. Das sogenannte Continentalsystem, hat glücklicher Weise, sein Ende erreicht, jetzt sind eben so glücklicher Weise, die französischen Douanen, mit ihrem leidigen Gefolge, von dem Rheine entfernt, alle Empfangs- und Versendungs-Angaben, welche aus den Berichten der Octroi-Controlleurs, zusammengestellt sind, können also nicht zum Maasstab des künftigen Güterzugs auf dem Rheine dienen. Die Flußverbindung durch den Rhein mit den vorzüglichsten Flüssen Deutschlands, und anderer Staaten, stellt sich auf Charten weit anschaulicher dar. Und, da die Verbindung des Rheins mit der Donau (wenn gleich unter Kaiser Karl dem Großen schon versucht) und mit andern Flüssen, schwerlich — sobald erfolgen dürfte, so scheint diese Darstellung für die Verhandlungen bey dem Congreß zu Wien, ohne allen Nutzen zu seyn. Die Verbindung, welche dermalen, für den Rhein-

Handel und die Rheinschiffahrt — für Frankreich, Deutschland, die Schweitz und Italien die wichtigste wäre, ist die mit der Schelde, mittelst des schon sehr weit bearbeiteten Nordkanals. Holland würde, hierdurch in die Nothwendigkeit gesetzt seyn, die jetzt schon wieder angelegten und den Handel äußerst drückenden Eingangszölle, entweder ganz aufzuheben, oder doch so zu mindern, daß der Gütertransport aus den holländischen Häven, auf dem Rheine, mit jenem von Antwerpen auf dem Nordkanal concurriren könnte, indem gegenwärtig der Güter-Bezug, von Antwerpen, mit jenem von Holland, unerachtet ersterer die Landfracht von Antwerpen bis Cölln mit 5 Fr. pr. Centner, zu tragen hat, wirklich concurrirt. Eine Darstellung der Wichtigkeit der Vollendung des Nordkanals, hätte also wohl hier eine Stelle verdient. Diese beyden Aufsätze bleiben daher außer meiner jetzigen Betrachtung; nur zu einigen hierher gehörigen Bemerkungen, giebt mir der erste Anlaß.

§. 3.

Da man nun einmal so viel von natürlichem Stappel spricht, so freut es mich endlich bey Herrn Eichhoff (S. 6.) eine Deutung, dieser neuen Benennung zu finden, bey welcher man sich wenigstens etwas denken kann. Er sagt nemlich: „Schaffhausen ist für die Topographie des Rheins, besonders durch den Umstand merkwürdig, daß es, wegen des nicht weit unterhalb befindlichen Wasserfalls, für die Schiffahrt dieses Stroms, den ersten natürlichen Stappel darstellt: denn, alle Güter, welche aus dem Bodensee und sonst, zu Wasser hierher gelangen, müs-

sen, noch ehe sie die Stadt erreichen, ausgeladen, und nebst den Schiffen, auf der Achse, durch die Stadt selbst hin, bis zu dem Punkte, unterhalb jenes Wasserfalls, verführt werden, wo der Strom, aufs neue, die Schiffahrt gestattet." Eben dieses wird auch (S. 24.) von Heilbronn bemerkt, weil hier die Güter die Wasserstraße verlassen müssen, um auf der Achse, weiter, über Land gebracht zu werden, und umgekehrt, weil die vom Lande herkommenden Güter hier erst die Wasserstraße erreichen.

Bemerkenswerth setzt Herr Eichhoff zu dem Ersteren: „Man kann sich vorstellen, daß die Schiffe, welche auf diese Art, einige Stunden wegs, zu Lande fortgebracht werden müssen, so gar ansehnlich nicht seyn können, und dennoch giebt es deren darunter, welche die Fahrt auf dem Rheine, von dort aus, bis nach Holland, bestehen und glücklich vollenden. Sie sind aus leichten Tannen-Dielen, zusammen geschlagen, woher sie auch in der Landessprache, Lauertannen genannt werden. In den Zeiten, vor Errichtung des Rheinschiffahrts-Octroi, wo man doch so strenge auf die Stappelrechte hielt, genossen diese Fahrzeuge die Vergünstigung, daß sie gegen eine mäßige Abgabe, zu Mainz und Cölln passirten, ohne sich dem Zwang des Umschlags zu unterwerfen."

So gefahrvoll, setze ich hinzu — muß doch also die Schiffahrt auf dem Rheine nicht seyn — und so nöthig muß der Ueberschlag zu Mainz nicht seyn, wenn

solche Fahrzeuge, die Fahrt, auf dem Rheine, bis nach Holland bestehen und glücklich vollenden!

§. 4.

Die Beantwortung der Frage, ob der gezwungene Ueberschlag, oder Stappel — das Wort in diesem Sinne genommen — der Disposition des Pariser Friedens, der Stöhrung der Freyheit der Handlung und aller anderer Nachtheile, welche mit demselben, unzertrennlich verbunden sind, ungeachtet beyzubehalten sey, löst sich in eine ganz zwecklose Erörterung auf, wenn das wahr ist, was Herr Eichhoff (S. 13.) sagt:

„Es ist nicht unmöglich, ja es geschieht zuweilen in der That, daß geringere Fahrzeuge, von dem äussersten Punkte dieser Linie, Straßburg, über die beyden mittleren Punkte, Mainz und Cölln, direkt bis nach Holland gehen. Wir haben von den Lauertannen gesehen, daß solche mit ihren wenig bedeutenden Ladungen, aus noch höheren Gegenden hinab, ununterbrochen die lange Reise wagen, und durchgehends glücklich vollenden. Dergleichen geht aber mit den ansehnlichen Güterversendungen, für den großen Handel des Rheins nicht an; diese erfodern durchaus Ruhepunkte, letztere hauptsächlich weil die Verschiedenheit der Stromstrecke andere Fahrzeuge, und diese andere Geräthschaften, und eine andere Behandlungsart nöthig machen. Ein holländisches Schiff der wahren Gattung würde nicht ohne Schwierigkeit und Gefahr, weit über den Punkt von Cölln hinauf geführt werden können, und die Schiffe, deren man sich zur

groſſen Fahrt, zwiſchen Cölln und Mainz bedient, paſſen eben ſo wenig für die Stromſtrecke, zwiſchen Mainz und Straßburg. Und hierin liegt denn eigentlich auch der Grund des alten Stappelrechts der beyden erſten Städte, das durch die Octroi-Convention, mit den gehörigen Einſchränkungen, ihnen, unter dem Namen des gezwungenen Umſchlags erhalten worden. Die Sache an ſich und ihrer Weſenheit nach, beſtand aber ſicher, noch ehe Privilegien darüber, ertheilt wurden, weil ſie in der Natur des Stroms gegründet war, und weil würklich in den älteſten Verleihungsbriefen dieſer Art, ſich auf den Beſitz unvordenklicher Zeiten bezogen wird." —

§. 5.

Man fragt, für das erſte, billig, wie kommt Herr Eichhoff, in dieſem Aufſatze zu dieſer Bemerkung, welcher noch eine andere von ihm (S. 21.), daß nemlich die Schiffe, deren man ſich zur Fahrt, zwiſchen Straßburg und Mainz, bediene, von minderer Ladungsfähigkeit ſeyen, als diejenigen, welche man von Mainz aus, für andere Beſtimmungen gebrauche, durchgehends nicht über 2500 Zentner — angereihet werden muß.

Sichtbar hat Herr Eichhoff hier unvermerkt darauf vorbereiten wollen, daß er ſich berufen glaube, dem gezwungenen Ueberſchlag das Wort zu reden; denn ſonſt wären dieſe Bemerkungen wohl, in dem dritten Aufſatze (S. 130. oder S. 170.) an ihrer Stelle,

gewesen. Wie diesem aber auch seyn mag, ist diese Bemerkung, sie stehe wo sie wolle, richtig?

§. 6.

Lesen Sie noch einmal mein erstes Schreiben, und hören Sie weiter. Als Generaldirektor des Octroi, der von allem, was auf dem Rheine vorgegangen ist, wie er wenigstens versichert, so genau unterrichtet seyn will, hätte doch Herr Eichhoff billig wissen sollen, daß die Mainzer Schiffer, mit eben und denselben Schiffen, von 3000 bis 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit, mit denen sie nach Cölln und zurück fahren, auch die Fahrt von Mainz nach Strasburg, von jeher bewerkstelligt haben. Der Bau der Strasburger und Freistetter Schiffe, ist so beschaffen, daß diese Schiffe, bey voller Ladung, der nemlichen Tiefe des Fahrwassers bedürfen, wie die Mainzer Schiffe.

Wenn die großen holländischen Schiffe, welche, wegen des gezwungenen Ueberschlags zu Cölln, und zum Theil auch, wegen der geschlossenen Beurt- oder Rangfahrten in Holland, bis auf 10000, ja sogar bis auf 12000 Ctr. Ladungsfähigkeit vergrößert worden sind, nicht weiter als bis Cölln, den Strom hinauf fahren können; so ist hieran nicht die Beschaffenheit der Rheinschiffahrt, sondern die Größe der Schiffe Ursache. So lange aber die Schiffe, um des Handels wegen erbaut werden, und der Handel nicht um der Schiffe willen getrieben wird — so lange werden, ohne Zweifel, auch diese, jenem untergeordnet bleiben, d. h. die Schiffe werden gebaut werden müssen, wie dieses der Vortheil des Handels mit sich bringt.

Hierzu kömmt, daß, bey niederem Wasserstand des Rheins, der Fahrwasserstand, zwischen Cölln und Holland, an mehreren Orten, geringer ist, als der zwischen Cölln und Andernach, daß also Andernach eben so gut, wie Cölln, ein Umladplatz seyn könnte, von welchem alle Güter, in kleinern Fahrzeugen, direkt, nach Frankfurt und Strasburg, gefahren werden könnten.

§. 7.

Kein Sachkenner wird bezweifeln, daß die Donau weit mehr verschiedenes Oertliche hat, wie der Rhein, und gleichwohl kennt man auf diesem Strome, keine gezwungenen Umladungsplätze. Wäre der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cölln, nach den Friedens-Unterhandlungen zu Rastadt, abgeschaft, und damals schon, die nun im Pariser Frieden sanctionirte Freyheit der Rheinschiffahrt, in Vollzug gesetzt worden, so würde jetzt von den großen Holländischen Schiffen, die in der Fahrt zu Berg, nicht weiter, als bis Cölln kommen, keine Rede mehr seyn — oder wäre auch der Nordkanal, welcher die Schelde mit dem Rheine vereinigen sollte, beendigt worden, so würden alle großen holländischen Schiffe, auf dem Rheine nicht mehr sichtbar seyn, weil durch sie, die Güter-Transporte, so sehr verzögert werden, daß die Fahrt von Rotterdam und Dordrecht nach Cölln, mit der Canalfahrt von Antwerpen nach Cölln, zu concurriren nicht im Stande seyn würde.

Sobald der Stappel zu Mainz und Cölln, wie dieses der Pariser Friede vorschreibt, in die so lange gewünschte Unthätigkeit gesetzt ist, werden die Schwei-

zer-Produkte, mit den früher üblich gewesenen Lauertannen, wieder direkt nach Holland gefahren werden, es werden Früchte, Tabak, Wein, sowohl vom Oberrhein als Mittelrhein, sicher, geschwinder und wohlfeiler, als bey dem bisherigen zweymaligen zwecklosen Umladen, nach Holland gelangen, es werden alle Güter mit geeigneten Fahrzeugen, von 2000, 3000, 4900 Ctr. und weniger Ladungsfähigkeit, von Holland, direkt, nach Mainz, Frankfurt und Straßburg, sicherer, geschwinder und wohlfeiler gebracht, als wenn sie einem gezwungenen Ueberschlag Preiß gegeben werden. Liegen doch, in diesem Augenblick, da ich dieses schreibe, wie man mir glaubhaft versichert, drey große cölnische Schiffe zu Frankfurt vor Anker, welche mit Ladung von Cölln gekommen sind, und mit Fracht dahin zurückkehren!

§. 8.

„Mannheim", sagt Herr Eichhoff (S. 23.) „liegt in dem Winkel, der durch den Zusammenfluß des rechtseinströmenden Neckars mit dem Rheine gebildet wird, und erhält dadurch eine besondere Wichtigkeit, für die Schiffahrt und den Handel des Letzteren. Die Versendungen giengen, in älteren Zeiten, direkt von Mainz und Frankfurt nach Heilbronn, den Grenzpunkt der Schiffbarkeit des Neckars für Handels-Transporte, und von Heilbronn eben so direkt zurück nach jenen und andern Plätzen des Rhein- und Main-Stroms, dergestalt, daß die Neckarschiffer, welche damals, einzig diese Fahrt betrieben, zu Mannheim, weder anzuhalten, vielweniger umzuladen, gezwungen waren." „Als in der Folge", fährt Herr Eichhof fort, „durch einen Vertrag, zwischen Churpfalz und Churmainz,

von 1749, jene Schiffer, neben der ausschließlichen Fahrt, aus dem Rheine in den Neckar und umgekehrt, auch Antheil an der übrigen Schiffahrt des Oberrheins erhielten, so vergrösserten sie ihre Schiffe, und die Nothwendigkeit trat ein, weil sie mit diesen Schiffen den Neckar nicht mehr befahren konnten, zu Mannheim umzuschlagen."

„Es war dieses aber nur ein simples Umladen, ohne Spedition- und Stappels-Formalitäten, aus dem Rheinschiffe in den Humpler (kleine Fahrzeuge des Neckars) und aus diesem in jenes; die einzige Spedition blieb bey dem natürlichen Stappel zu Heilbronn — natürlich weil hier die Güter die Wasserstraße verlassen müssen, um auf der Achse, weiter, über Land gebracht zu werden und umgekehrt, weil die vom Lande herkommenden Güter hier erst die Wasserstraße erreichen. Die Pfälzische Regierung hielt eine zweyte Spedition in Mannheim, wegen der Vertheuerung, so sie, für den Transport, in dieser Richtung, hätte verursachen müssen, für so verderblich, daß sie dieselbe, den dasigen Handelsleuten, bey Verlust ihres Unterthanen-Rechts untersagte, dabey noch die Wage-Kranen-Abgaben daselbst, so wie die Zölle auf dem Neckar um ein beträchtliches verminderte, alles um diese Straße, gegen die Concurrenz zweyer andern, in Sicherheit zu setzen. Denn außer über den Neckar, können die Güter vom Rheine her, auch über den Main, und zu Lande, von Schreck und Freystett aus, in die hintergelegenen deutschen Provinzen von Schwaben, Baiern, Oesterreich, Tirol in die Schweitz u. s. w. gebracht werden. Nachdem, bey der damaligen Umwandlung des deutschen Reichs, die

Souveränität über den ganzen Neckar, über einen Theil des linken Rheinufers mit den Haupthäven desselben, Miltenberg und Wertheim, und über alle Zwischenhäven des Oberrheins, dem Großherzogthum Baden, zufiel, mithin alle drey Straßen in dessen Abhängigkeit geriethen, hörte jener Zustand und mit demselben dann auch der Beweggrund auf, die Neckarstraße, zum Nachtheile ihrer beyden Concurrenten, mittelst eines Opfers von 10833 fl. 40 kr., als zu welcher Summe man den jährlichen Verlust des Aerariums durch die angeführten Nachlassungen an Zoll und anderen Abgaben, omschlug — zu begünstigen. Die Folge war, daß diese Nachlassungen, mit einiger Ausnahme, zu Gunsten der Mannheimer Spedition, eingezogen wurden. Man hatte nemlich kurz zuvor, Mannheim, mit den beyden Häven Schreck und Freystett, zu ausschließlichen Ein- und Ausladehäven des Badischen Antheils des Oberrheins erklärt, und unmittelbar darauf, an ersterem Platze einen gezwungenen Ueberschlag mit Spedition nach Heilbronn, angeordnet, weil — wie das Rescript sagte — die bis dahin bestandene direkte Fahrt von Frankfurt und Mainz nach Heilbronn, durch die, vermöge der Octroi-Convention hervorgebrachte, neue Schiffahrts-Einrichtung, unterbrochene und ein nothwendiger Abstoß der Neckar-Güter auf die Leichtschiffe in Mannheim begründet worden — welches aber der Fall nicht war, indem durch keine einzige Disposition jener Convention, das Befahren der Nebenflüsse aus dem Rhein und umgekehrt, untersagt worden" ꝛc.

So weit Herr Eichhoff — vergleichen Sie hiermit, die in meinem ersten Schreiben, angeführte klei-

ne Schrift: welches Schicksal wird der 5te Artikel des Pariser Friedens u. s. w. und die, in dieser, bemerkte, im Jahre 1809, zu Heilbronn, erschienene Abhandlung: die Neckar- Rhein- und Mainschiffahrt, zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt, vom Neckarschiffskommissär Zeller in Heilbronn.

§. 9.

Ich konnte mich nicht enthalten, Ihnen jene Stelle der Eichhoffischen Schrift, zur schnelleren Uebersicht, wörtlich hierher zu setzen.

Als Thatsache, kann also angenommen werden, daß, vorhin zwischen Mainz, Frankfurt und Heilbronn, eine Schiffahrts und Handelsverbindung, ohne eine Zwischenstation — statt hatte; von den Rheinschiffen überschlug man, am Ausfluß des Neckars, in den Rhein, im Fluß selbst, Bord an Bord, die Waaren in die Neckarschiffe, und von diesen, bey der Thalfahrt, auf jene. Man darf wohl fragen, warum nahm Herr Eichhoff gegen die, der Handlung und der Neckarschiffahrt so nachtheilige Umwandlung des alten Zustandes der Freyheit in den eines verderblichen Zwangs, nicht diejenigen Mittel zur Hand, die ihm in seiner Amts-Eigenschaft, zu Gebote standen — warum erklärt sich Herr Eichhoff auch jetzt nicht, für oder wider die Fortdauer jener Neuerung, wie er es bey Mainz und Cölln thut?

Es leidet keinen Zweifel, daß jetzt dieser gezwungene Ueberschlag wieder abgestellt werden muß; die königlich-Würtembergische Regierung wird, so wenig wie die Stadt Frankfurt, die Fortdauer gleichgültig

ansehen, wenn auch nicht die großherzoglich-Badensche Regierung, von selbst, wie zu erwarten ist, auf die Herstellung des alten Zustandes, den Bedacht nehmen sollte.

§. 10.

Sollte denn allein zu Mannheim eine zweyte Spedition die Kosten so sehr vermehren, daß die Regierung zu so ernsten Maasregeln gegen dieselbe sich veranlaßt glauben konnte — sollte diese Vertheuerung nicht auch bey dem gezwungenen Ueberschlag, in Mainz und Cölln, entstehen? Und warum sollte denn, wie sich Herr Eichhoff sehr, ich sage, sehr richtig ausdrückt, das simple Umladen, ohne Speditions- und Stappels-Formalitäten, gerade nur bey Mannheim möglich gewesen, bey Mainz und Cölln, oder an andern Ufer-Plätzen aber nicht thunlich seyn? Warum sollten denn jene Speditions- und Stappels-Formalitäten, mit allen den Zahl- und namenlosen Plagen und Neckereyen, gerade zu Mainz und Cölln, nöthig und nützlich seyn? Kann denn auch eine Verleichtung der Schiffe, deren Herr Eichhoff, bey der Mündung der Ill gedenkt, und die auf allen Strömen geschieht, nirgends auf dem Rheine vorgenommen werden?

§. 11.

Ohne Zweifel, werden es die Frankfurtischen Weinhändler dem Herrn Eichhoff Dank wissen, daß er ihnen die Ehre, der Amalgamation der Weine, praktisch, kundig zu seyn, widerfahren läßt. Zur

Steuer der Wahrheit muß ich Ihnen aber doch sagen, daß es, eines Theils irrig ist, daß die Binger Weine, vorzüglich nach Frankfurt verfahren werden, indem, im Jahre 1809, nach der eigenen Eichhoffischen Tabelle, nur 26 Stück dahin gebracht worden sind, und andern Theils, daß die Binger Weine sehr geringe Weine sind, mit denen, wie man wenigstens sagen will, in ihrer Vaterstadt selbst, so starke chemische Processe vorgenommen werden, daß an andern Orten, für die Kunst, auch nicht einmal eine Nachlese übrig bleibt.

Auch das ist irrig, da ich jetzt gerade vom Wein rede, wenn Herr Eichhoff sagt, die französischen Weine würden von Strasburg, entweder zu Lande, nach den jenseitigen Provinzen, oder den Mayn herunter nach Mainz, von Mainz den Mayn hinauf bis Frankfurt und Würzburg und weiter gefahren. Die Weine werden von Strasburg direkt nach Frankfurt gefahren; Frankfurt hatte direkte Zufuhren von Strasburg und direkte Versendungen nach Strasburg, von den ältesten Zeiten her, wie dieses auch, durch den Art. 12. der Octroi-Convention, ausdrücklich, sanctionirt worden ist.

§. 12.

Zur Bestätigung dessen, was ich Ihnen vorhin (§. 10.) sagte, muß ich Sie noch auf zwey Stellen der Eichhoffischen Schrift (S. 58.) aufmerksam machen.

Hier heißt es:

„Dieses Dorf (Zündorf) hat eine bedeutende Spe-

dition über den Rhein. Die Gegenstände seiner Versendung nach dem Oberrhein bestehen, theils in Colonial-Waaren, Seeprodukten, die es hauptsächlich über Düsseldorf, Duisburg und Mühlheim a. R., und zwar von diesen Plätzen aus, um Cöln herum zu Lande erhält, theils aus den Produkten und Fabrikwaaren, die von allen Punkten des gewerbsamen Bergischen Landes, dahin gebracht werden. Die Gegenstände seiner Versendungen nach dem Niederrhein, bezieht es hauptsächlich von Mainz, doch auch, und hierunter namentlich Weine, von andern Plätzen des Mittelrheins, und aus der Mosel. Der Landweg von Zündorf bis Mühlheim dient bey diesen Versendungen wieder, den Stationshafen von Cölln zu umgehen, theils um die Kosten und den Aufenthalt des gezwungenen Stappels, in diesem, zu vermeiden, theils um die Octroi-Gebühren für die Stromstrecke, von da aus, bis zum nächstfolgenden Bureau abwärts (Düsseldorf) zu ersparen. Nach einer zuverlässigen Rechnung, konnten in der letzten Zeit, ehe der Handel aus Holland über den Rhein, in völlige Stockung gerieth (1806. und 1807.) die Produkte und Waaren von Amsterdam über Duisburg und Zündorf nach Mainz, um 54 Centimes, und über Düsseldorf und Zündorf um 35 Centimes auf den Zentner wohlfeiler, als über Cöln, dahin gefrachtet werden."

Könnte man wohl den Nachtheil des gezwungenen Ueberschlags stärker schildern, als es Herr Eichhoff — vielleicht ohne zu bedenken, was er in der Folge sagen will — hier selbst thut? Ist nicht der

Wunsch, den so hochgepriesenen Stationshäven, möchten endlich ihre, den Handel so sehr drückende Attributionen abgenommen werden, damit Aufenthalt und überflüssige Kosten verhütet werden, gerecht? Und liegt besonders wenn man das von Herrn Eichhoff so genannte Manoeuvre S. 62. kennt, nicht klar vor Augen, daß der alte Zwang den Güterzug auf Umwege leitet, bey denen die Spediteurs der sogenannten Stationshäven, unrechtlich, einen Gewinn beziehen, der rechtlich den Eigenthümern der Waaren gebührt? Es gehört keine große Aufmerksamkeit dazu, um täglich wahrzunehmen, daß ein großer Theil der Güter, welche in Rücksicht ihres Werths die Landfracht ertragen können, von Holland, bis Frankfurt und Straßburg, zu Land verführt werden; und dauerte dieser zweymalige Umladungszwang fort, so würde, wie dieses schon früher der Fall war, der Güterbezug, auf der Elbe und der Weser, jenem auf dem Rheine, für das südliche Deutschland, sicher vorgezogen werden.

§. 13.

Ich gehe nun zu dem dritten Aufsatze über, der die Aufschrift hat: über den bisherigen Zustand, und die mögliche Verbesserung der Gebühren-Erhebung und Polizey der Schiffahrt des Rheins. Herr Eichhoff sagt darüber im Vorberichte:

„Der neuere Zustand der Polizey und Gebühren-Erhebung auf dem Rheine wurde durch die (bereits angeführte) Convention, zwischen Frankreich und Deutschland, begründet.

Daß diese, als Convention, aufhöre, ist kei-

nem Zweifel unterworfen; dagegen entsteht die Frage, ob sie nicht als Inbegriff der durchdachtesten Grundsätze für Schiffahrts-Polizey und Gebühren-Erhebung, mit gewissen Modificationen, nicht blos auf dem Rheine fortzudauern, sondern auf jedem andern Strome eingeführt zu werden verdiene.

Sie entstand unter Umständen, die vielleicht damals zuerst erlaubten, einen großen, zu den Territorien verschiedener Landesherrn gehörigen Strom, einer allgemeinen Verfassung, zu unterwerfen; und die Erfahrung von neun Jahren hat die Güte und Zweckmäßigkeit einer solchen Verfassung hinlänglich bewiesen. Nun haben zwar, gegen jene Zeit, die Verhältnisse in soweit sich geändert, daß das linke Rheinufer nicht mehr ganz unter die Hoheit einer einzigen Macht gehört, und das rechte, in Ermangelung der damaligen Repräsentation, in Rücksicht des Octroi, auch nicht mehr als einherrisch betrachtet werden kann; allein wie groß und wichtig der, hierdurch entstehende Unterschied, in jeder andern Beziehung seyn mag, so setzt er sich einer Einrichtung nicht entgegen, nach welcher der fragliche Zustand auf dem Rheine, in seinen Hauptpunkten weiter fortbestehen könne. Um diese Hauptpunkte zu bestimmen, habe ich in dem gegenwärtigen Aufsatze, die Convention, ihrem ganzen Inhalte nach zergliedert, und bey jedem Artikel, angegeben, welche Abänderungen dabey zu machen, theils die Erfahrung anzurathen scheint, theils die eingetretenen politischen Verhältnisse erfordern dürften." —

Hieraus läßt sich die Ansicht des Herrn Eichhoff

ſchon ſo ziemlich entnehmen; es kommt darauf an, ob dieſelbe richtig iſt.

§. 14.

Bekanntlich iſt in dem ratificirten Hauptſchluſſe der außerordentlichen Reichsdeputation von 1803, §. 39. feſtgeſetzt worden:

„Alle ſowohl auf dem rechten, als linken Ufer, erhobenen Rheinzölle ſollen aufgehoben ſeyn, ohne unter irgend einer Benennung wieder hergeſtellt werden zu können; jedoch mit Vorbehalt der Eingangsgebühren, und eines Schiffahrts-Octroi, welches, nach folgenden Grundlagen, genehmiget wird:

Der Ertrag des Octroi im Ganzen hat vorderſamſt die Koſten der Erhebung, der Verwaltung und der Polizey zu beſtreiten. Der Ueberſchuß wird in zwey gleiche Theile getheilt, deren jeder, vorzüglich zur Unterhaltung der Leinpfade und der, zur Schiffahrt erforderlichen Arbeiten, auf jedem der reſpektiven Ufer, beſtimmt iſt. Der reine Reſt der zum rechten Rheinufer gehörigen Hälfte wird,

1) zur Ergänzung der Dotation des Kurfürſten Erzkanzlers, dann für die übrigen, in den §. §. 9. 14. 17. 19. und 20. gegebenen Anweiſungen;

2) zur Bezahlung der, in den §. §. 7. und 27. ſubſidiariſch und Bedingnißweiſe angewieſenen Renten, verhypothecirt.

Falls ſich ein jährlicher Ueberſchuß von Einkünften ergäbe, ſo wird er zur ſtufenweiſen Ablöſung der

Lasten dienen, mit welchen das Schiffahrts-Octroirecht belegt ist." —

Vor der Octroi-Convention, waren auf dem Rheine folgende Zollstätten:

Auf dem rechten Rheinufer, Diersheim, Hiegelsheim, Schreck, Philippsburg, Mannheim, Gernsheim, Kaub, Oberlahnstein, Leudersdorf, Linz, Düsseldorf, Kaiserswerth, Ruhrort, Rees, Emmerich, Lobitt; auf dem linken Rheinufer, Germersheim, Oppenheim, Mainz, Bingen, Bacharach, St. Goar, Andernach, Bonn, Cöln, Zonß, Urdingen, Orsey.

Daß diese erloschenen Zollstätten wieder werden erneuert werden, läßt sich aus mehrfachen Gründen nicht erwarten.

Denn für das erste, würde in dem Gegenfalle in dem Pariser Frieden, nicht gesagt worden seyn: „et l'on s'occupera au futur congrés des principes d'après lesquels, on pourra regler les droits à lever par les états riverains de la maniere la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations." —

Für das andere, bemerkt Herr Eichhoff sehr richtig: „das immerwährende Anhalten, gleich auf der einen, gleich auf der andern Seite, bey den verschiedenen Bureaux, deren mehrere sich fast gegen über lagen, wie viele Zeit foderte es nicht! Aber weit schlimmer noch, als dieser Umstand, war der, daß nur auf wenige dieser Bureaux, und dies zwar erst in den letzten Jahren, eine bestimmte Norm, für die Veran-

ſchlagung und Erhebung war, dagegen auf den meiſten, entweder nach gar keinem, oder nach einem äuſſerſt zweckwidrigen Tarif erhoben, und dabey die Beſtimmung der Ladung, faſt einzig, der Willkühr der Beamten überlaſſen wurde. —

Es iſt eine bekannte Sache, daß die Rheinzölle ſo hoch waren, daß nach den Tarifen, mehr an Zoll hätte entrichtet werden müſſen, als die Fracht, ſelbſt nach entfernten Gegenden, betragen haben würde. Die Zollbeamten ſollten, nach Ermeſſen mäßigen, damit für den Transport, kein anderer Weg geſucht werde. So betrug z. B. der Zoll, für ein Stück Wein, von Frankfurt nach Cölln, weit mehr, als dem Schiffer für die Fracht bezahlt wurde, und doch mußte er, von dem Frachtlohn den Zoll berichtigen; jene willkührliche Ermäßigung, mußte daher nicht ſelten, durch Darbringung groſſer Opfer, von Seiten der Schiffer erwürkt werden. Daß alſo das alte Zollweſen auf dem Rheine nicht wieder aus der Vergangenheit, in die Würkſamkeit verſetzt werden darf, wenn die Schiffahrt empor kommen ſoll, leidet keinen Zweifel."

Für das dritte, fragt es ſich, haben nicht diejenigen, welche, nach dem oben angezogenen Reichsdeputationsſchluſſe, auf den Ertrag des Octroi angewieſen ſind, ein wohlerworbenes Recht erlangt, welches ihnen ohne andere Entſchädigung, nicht entzogen werden kann? Würklich ſollen, wie ich höre, desfalls bey dem Congreſſe in Wien, bereits von mehreren Seiten, Anregungen gemacht worden ſeyn — und ich lege Ihnen unter der Ziffer 1., Beyſpielsweiſe, ein Pro Memoria bey, welches der Abgeordnete der freyen Stadt

Frankfurt, zu Wien übergeben haben soll. Vielleicht könnte man sagen, durch die Worte des Pariser Friedens: Ces droits à lever par les états riverains, sey jene Frage bereits verneinend beantwortet: allein darauf läßt sich mit Grund erwiedern, daß diese droits oder Gebühren nur mit den, auf dieselben radicirten Lasten, an andere, übergehen können, und daß, weder über die Art der Erhebung noch über die Verwendung, etwas festgesetzt ist.

Aus allem diesem folgt jedoch bey weitem nicht, die um die Wahrheit zu sagen, nach vorhienigem französischen Sinne geordnete Octroi-Convention, welche keinesweges, wie Herr Eichhoff glauben machen will, der Inbegriff der durchdachtesten Grundsätze, für Schiffahrts-Polizey und Gebühren-Erhebung ist — müsse beybehalten werden.

§. 15.

Da in der Octroi-Convention ausdrücklich gesagt ist: Il est expressement convenu, que les anciens établissements de rélache et d'echelle (Umschlag) qui subsistent dans les villes de Mayence et de Cologne seront conservés, sauf les modifications énoncées dans la présente Convention, wonach also der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cölln, nicht weiter ausgeübt werden sollte, als dieses vor der Octroi-Convention, erweislich hergebracht war; so hätte Herr Eichhoff billig, die sehr bedeutenden Einschränkungen des Stappels, vor der Octroi-Convention, nicht unbemerkt lassen sollen.

Freylich würde dann von Herrn Eichhoff, ob

wider seinen Willen — bleibt dahin gestellt — zugleich der Beweiß geführt worden seyn,

a) daß Eigenmacht die direkte Fahrt von Frankfurt nach Cölln unterbrochen; und

b) daß, in Rücksicht der Bergfahrt, von Cölln nach Frankfurt, der Art. 11. der Convention, zur Begünstigung französischer Unterthanen, ungeregelte Beschränkungen sanctionirt habe. Es würde

c) bekannt geworden seyn, wie die Kohlenschiffer aus der Ruhr, bey ihrer Vorbeyfahrt bey Cölln, mißhandelt worden sind.

d) Es würde gefragt worden seyn, warum die Landesprodukte dem gezwungenen Ueberschlag und der Entrichtung aller Stappel-Abgaben, dem Kranen- und Waggeld, unterworfen worden sind — wenn man sich gleich im Publikum die Frage damit beantwortete, daß die Mainzer Stappel-Abgaben, Kranen-, Wag-, Haven-, Werft-, Magazin-Geld, an eine Gesellschaft Actionairs verpachtet gewesen seyen, und bedeutende Personen, an dieser Pachtung, Theil gehabt hätten.

e) Man würde auch um Erklärung bitten, wie man denn von Holländer Floßen, Kranengeld habe fordern können, und wie man von den Weintransporten aus dem Rheingau und von Bingen, Kranen- und Waggeld habe verlangen können,

vögleich weder Kranen noch Wage, da keine Umladung geschiehet, gebraucht werden.

§. 16.

Wenn Herr Eichhoff (S. 124.) bemerkt, der Rhein sey wie andere Flüsse, auf jedem Punkte seiner Linie nicht gleich fahrbar, wenigstens nicht für die nemliche Gattung von Schiffen fahrbar — die Strecke zwischen Straßburg und Mainz, fordere andere Schiffe, als die Strecke, zwischen Mainz und Cölln, und diese lasse hinwiederum die Schiffe nicht zu, die aus Holland bis Cölln herauf kämen. Diese physische Beschaffenheit des Stroms habe, in den frühesten Zeiten eine Verladung der Waaren, bey den Städten Mainz und Cölln begründet, in der Folge hätten sich diese beyden Städte, mit Beziehung auf das alte Herkommen Privilegien darüber ertheilen lassen, und hätten endlich diesen an sich wohlthätigen simpken Umschlag, in einen Stappelzwang zu verwandlen gewußt — so habe ich bereits darauf geantwortet. Sagen Sie mir, hat man je gehört und ist es nicht vernunftwidrig, sich über etwas ein Privilegium geben zu lassen, was schon die Natur vorschreibt? Grade darum läßt man sich ein Privilegium geben, weil man eine Ausnahme von der Regel wünscht. — Endlich kommt Herr Eichhoff (S. 129.) näher dazu, sich ganz unumwunden, zu erklären, und sagt: „kurz vor dem Zeitpunkte, wo die Convention die Sache auf ihren alten Ursprung zurückgeführt, und dadurch ein Mittel, zwischen Stappel-Unfug und Ungebundenheit der Schiffahrt, aufgefunden habe, sey vieles über den Nutzen und Schaden eines auch bloßen Umschlagszwangs überhaupt,

und besonders in Rücksicht des Rheins, geredet und geschrieben worden. Die Gegner hätten gesagt u. s. w." Die Vertheidiger antworteten: „Wenn man, um z. B. aus Holland über Cöln hinauf zu fahren, statt der nunmehr üblichen und schicklichen großen Schiffe, kleinere einzuführen genöthigt wäre, so würden dadurch eben und im Verhältnisse, wie die Anzahl der letzten und die dazu gehörige Bemannung vervielfältigt werden müßte, die Transportkosten vermehrt werden müssen: müssen aber einmal, wegen Verschiedenheit der Stromstrecken und der dadurch nothwendig werdenden Verschiedenheit der Fahrzeuge, oder wegen der Eigenschaft gewisser Waaren, die eine lange Reise nicht aushalten, ohne nachgesehen, gelüftet oder umgepackt zu werden, Umladungspunkte seyn; so fordert es das Beste des Handels, daß diese Punkte unveränderlich bestimmt werden.

Hierin liegt das einzige Mittel, an gewissen Plätzen jenen Zusammenfluß von Fahrzeugen jeder Größe, jenes sich stets erneuernde Zuströmen von Waaren, für die verschiedensten Bestimmungen, wodurch dem Kaufmann wie dem Schiffer, die Gelegenheit und das Vermögen ihre Industrie und Thätigkeit zu nähren, gesichert werden zu erhalten, und die, indem sie dem einen alle Leichtigkeit, für die schleunige und sichere Wiederversendung der Waaren, darbieten, dem andern, solche Rückladungen verschaffen, die ihn für zufällige Verluste entschädigen, und in den Stand setzen, sich zu billigen Frachtpreisen, zu verstehen. Man hätte zur Empfehlung des gezwungenen Umschlags noch hinzusetzen kön-

nen, daß er, an gewiſſe Plätze gebunden, auch große und ſonſt nicht zu erhaltende Vortheile in polizeylicher Rückſicht und zwar hauptſächlich, um von dieſen Punkten aus, die große und Handlungs-Schiffahrt zu reguliren, gewähre. Sicher iſt, daß ſobald geſtattet werden würde, an jedem Orte, nach des Schiffers Convenienz, aus- und einzuladen, die große Schiffahrt des ganzen Stroms, bald zu einer Heckenfahrt herabſinken müſſe. Und ſo ſcheinen die Gründe, für die Beybehaltung deſſelben überwiegend zu ſeyn, ausbedungen, daß man ihn nicht bis auf Gegenſtände ausdehnen wolle, deren Volumen, Schwere, Gebrechlichkeit oder geringer Werth ſolches gar zu beſchwerlich machen, oder es nicht ertragen, ohne Abgang zu leiden, oder zu hoch im Preiße zu ſteigen.

Mit dieſer letzten Einſchränkung hatte denn auch die General-Octroidirektion ſich erlaubt, den gezwungenen Umſchlag zu Cöln und Mainz, während der Zeit ihrer conventionellen Exiſtenz, zu trachten: ſie war darüber aber mit den Ortsobrigkeiten dieſer beyden Städte, die ſich dabey beeinträchtigt glaubten, verſchiedentlich in unangenehme Diskuſſionen gerathen, woher es nöthig wäre, daß nun, wenn beliebt würde, die Sache im Weſentlichen beyzubehalten, auf das genaueſte zu beſtimmen, welche Gegenſtände dem Umſchlag unterworfen bleiben, und welche davon befreyt werden ſollen, ſo wie auch die Leiſtungen, an Kranen-, Wage- und Werft-Gebühren, auf das pünktlichſte zu reguliren.“

Sind denn diese Gründe, für den gezwungenen Ueberschlag, würklich, so überwiegend, wie Herr Eichhoff — ob sich selbst, ist zweifelhaft — doch aber andere, glauben machen will?

§. 17.

Vorhin sollte blos die liebe Natur, den verhaßten Zwang vorschreiben; jezt scheint doch dieses Gesetz nicht so ganz unabänderlich zu seyn; denn nun soll auch noch die Eigenschaft gewisser Waaren, die eine lange Reise nicht aushalten, ohne nachgesehen, gelüftet oder umgepackt zu werden, diesen Zwang, zu Mainz und Cölln gebieten.

Welches möchten denn wohl die Waaren seyn, welche, wegen der langen Reise, nachgesehen, gelüftet und umgepackt werden müßten? Wer lüften und umpacken will, dem muß dieses, wo und so oft er will, eben so wohl frey stehen, als der, welcher weder das eine noch das andere nöthig hält, zu keinem von beyden gezwungen werden kann. Wozu kann es einer unveränderlichen Bestimmung gewisser Punkte, zum Umladen bedürfen, wenn die Natur, welche doch die sicherste Führerin ist, und ihre Weisungen ungeahndet nicht überschreiten läßt — jene Punkte selbst vorgezeichnet hat? Nicht dem Kaufmanne, wird durch den gezwungenen Ueberschlag, die Gelegenheit und das Vermögen, seine Industrie und Thätigkeit zu nähren, gesichert — sondern dieses Loos soll nur den Spediteurs zu Mainz und Cölln, bereitet werden — die Industrie wird durch diesen, so wie durch jeden unnatürlichen Zwang, im

Fortschreiten gehemmt, der Gedanke, die Frucht erlaubter, mühsamer Speculationen werde Andern, und zwar blos darum, weil dieß, ohne Zweck und Noth so seyn solle — zinsbar, muß alle Thätigkeit lähmen. Und wenn es Gegenstände giebt, deren Volumen, Schwere, Gebrechlichkeit oder geringer Werth das gezwungene Umladen gar zu beschwerlich machen, oder es nicht ertragen, ohne Abgang zu leiden, oder zu hoch im Preiße zu steigen — und wenn diese Gegenstände, nach Herrn Eichhoff, von dem Zwang befreyt bleiben sollen; so ist doch wohl hiermit erwiesen, daß das Ganze eine zwecklose drückende Operation ist, welche blos den Privatnutzen einzelner Bewohner der beyden Städte bezweckt, nicht aber das Beste des Handels und der Schiffahrt: wie hätten sich auch sonst die Ortsobrigkeiten der beyden Städte beeinträchtigt glauben können, wenn die Octroidirektion Einschränkungen eintreten lassen wollte, wie Herr Eichhoff versichert? Wozu könnte es, für die Zukunft bedürfen, genau zu bestimmen, welche Gegenstände dem Umschlage unterworfen bleiben, und welche davon befreyt werden sollten, wenn derselbe überhaupt nöthig wäre?

§. 18.

Was von der Vermehrung der Transportkosten, wenn die Güter aus Holland nicht in Cölln umgeladen und direkt nach Mainz gebracht werden, gesagt wird, ist ganz irrig. Denn, da die Schiffe mit welchen die Stromstrecke von Mainz nach Cölln befahren wird, zur Fahrt nach Utrecht und Amsterdam dienen, da ferner, bey niederem Wasserstand, die Tiefe des Fahr-

wassers von der Einmündung des Vaentischen Canals bis zur Vecht, dem Stande des Fahrwassers, zwischen Mainz und Cölln, vollkommen gleich angenommen werden kann, da endlich sogar der erstern Fahrwasserstand nicht selten beträchtlich geringer als der letztere ist; so folgt hieraus nothwendig, daß jetzo alle Amsterdamer und Utrechter Schiffer, von Amsterdam und Utrecht, ohne allen Anstand, bis nach Mainz gelangen können, nur die Rotterdamer und Dordrechter Schiffer können nicht, mit voller Ladung, von Holland nach Mainz fahren. Obgleich diese Schiffe, im Verhältnisse gegen die Amsterdamer und Utrechter weit größer sind, woraus man schließen möchte, daß die Fracht von Cölln nach Rotterdam und Dordrecht, verhältnißmäßig, wohlfeiler seyn müsse, als die von Cölln nach Utrecht und Amsterdam; so ist dieses gleichwohl der Fall nicht, wie die Frachtlisten beweisen.

Einen Beweiß, daß die Frachtpreise, von der Größe der Fahrzeuge, welche für eine Stromstrecke gebraucht werden, nicht abhängig sind, liefert die, zwischen Cölln und Mainz, bestehende Wasser-Diligence-Fahrt, durch welche, im verflossenen Sommer, die Güter von Cölln nach Mainz, in drey Tagen, um den nemlichen Frachtpreiß, sind gebracht worden, welcher den Schiffern bezahlt werden mußte, die mit großen Schiffen, für die nemliche Strecke, zehen auch zwölf Tage auf der Reise, zugebracht haben. Selbst während der Amtsführung des Herrn Verfassers sind, wie ich höre, sehr viele Amsterdamer und Utrechter kleinere Schiffe, für die Häven von Rotter-

Delft und Dordrecht, zu Cölln befrachtet worden, ohne höheren Frachtlohn, als den, welchen die Dordrechter und Rotterdamer Schiffer bezogen haben. Außerdem ist nicht die Verschiedenheit der Stromstrecke des Rheins, sondern der Vortheil Ursache, warum die Rotterdamer und Dordrechter Schiffer so große Schiffe erbauen lassen; denn theils die geringe Zahl dieser Schiffer, theils ihre geschlossenen Beurt- oder Rangfahrten, und die lange Ladezeit, führten ihnen eine große Menge von Wagren zu, für welche sie dann auch Schiffe erbauten, so weit die Fahrbarkeit des Stroms, deren Größe zuließ. Würde zu Rotterdam und Dordrecht die Zahl der Beurt-Schiffer, der zu Amsterdam und Utrecht, gleich gesetzt, würde die Ladezeit der Rotterdamer und Dordrechter-Schiffer, von vierzehn Tagen, auf acht Tage gesetzt, wie dieses der Nutzen des Handels erfordert, so würden sich die großen Rotterdamer Schiffe, bald vom Rheine entfernen.

§. 19.

Herr Eichhoff rühmt (S. 136.) die in Holland bestehende Schiffahrts-Polizey als Muster; und obgleich in ganz Holland nicht ein einziger Stappel oder gezwungener Umladungsplatz ist, vielmehr daselbst eine Schiffahrtsfreyheit im ausgedehntesten Sinne des Worts herrscht, bey welcher die Beurtfahrten für die große, so wie die Scheutfahrten für die kleine Schiffahrt, Anstalten sind, deren sich jeder Versender mit vollkommener Freyheit, und ohne allen Zwang, bedienen kann, so sollen dennoch, (S. 170.) ohne die Anstalt des gezwungenen Umschlags, in den Städten

Mainz und Cölln, keine Gilde-Einrichtungen, mithin keine Aufsicht über die große Schiffahrt, keine Ordnung in Ein- und Ausladungen, keine Frachtregulierung, kurz keine Mittel möglich seyn, dem Kaufmanne, schnelle, sichere und richtige Transporte zu verschaffen.

Ich behaupte dagegen, der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cölln stehet weder mit den Gilde-Einrichtungen, noch mit der Aufsicht über die große Schiffahrt, noch mit der Erhaltung der Ordnung beym Einladen und Ausladen, noch mit der Regulierung der Frachten, in irgend einer Verbindung; dieser Zwang macht vielmehr den Transport der Güter, langsam, unsicher und theuer.

§. 20.

Die Verordnungen, für die Schiffergilde in dem Haven zu Mainz und in dem Haven zu Cölln, welche zu Cölln, in deutscher und französischer Sprache gedruckt worden sind (vom 12ten December 1807.) habe ich, obgleich nur in einer Abschrift, vor mir. Da in dem Art. 17. der Octroi-Convention festgesetzt war:

„Les réglemens concernant l'organisation et la police de ces associations seront arretés pour Cologne par le Préfêt de la Roér, et pour Mayence par celui du Mont-Tonnere. Chacun de ces Préfêts réunira à cet effêt et consultera un Conseil composé de deux membres de la Chambre de commerce, de deux anciens maîtres bateliers et d'un inspecteur de l'Octroi de Navigation pris sur les deux nommés par la rive droite.

Ces réglemens seront communiqués au directeur général de l'Octroi et soumis à l'approbation du gouvernement français, la quelle sera necessaire pour leur execution, attendu, que les Villes de Station se trouvent être sur la rive gauche" —

so läßt sich schon hieraus folgern, daß die ganze Einrichtung eigentlich ein französisches Institut ist, mit ersonnen, um die französischen Unterthanen zu begünstigen, und den gewohnten Machtworten den Schein der Berechtigung zu geben.

In dem Eingange heißt es, in geregelter Form:

„Der Minister des Innern,

nach Einsehung des 14ten und 17ten Artikels der Convention, über das Rheinschiffahrts-Octroi, welche sich auf die Errichtung und Organisation der Schiffergilden in den Stations-Häven von Cöln und Mainz beziehen,

nach Einsehung der, von den Präfekten der Roer und des Donnersbergs, eingesandten Entwürfe zu den Verordnungen über die Polizey dieser Gilden, so wie der Bemerkungen des General-Direktors des Rheinschiffahrts-Octroi;

auf den Bericht des Staatsraths, Generaldirektors der Brücken und Chausseen —

entscheidet, daß die Schiffergilden in den Stationshäven von Cöln und Mainz, den nachstehenden Verordnungen gemäß, organisirt, geleitet und verwaltet werden sollen ꝛc."

Beyde Verordnungen sind eingetheilt, in sechs Titel und 66 Artikel. Der erste Titel handelt von der Organisation der Gilde, und den Bedingungen, um darinn aufgenommen zu werden. Merkwürdig ist, daß im Art. 5, in welchem von der Sicherheit, welche jedes Mitglied der beyden Gilden leisten soll, gehandelt wird, die Abstufung der Fahrzeuge, von 600 Ctr. und darunter bis zu 3000 und 4000 Ctr. angenommen wird, und daß, im Artikel 60 der Gilde für Cölln, gar die Rede ist, von Schiffen von 500 Ctr. und darunter, woraus doch wohl, folgt, daß der Rhein mit großen und kleineren Fahrzeugen befahren wird. Der zweyte Titel handelt von der Bildung und Amtsbefugniß des Verwaltungs-Bureau. Der dritte Titel handelt von der innern Polizey der Gilde. Der vierte von der Polizey der Ladungen.

Im Art. 46 heist es:

„Alle Glieder der Gilde, welche mit, von dem Generaldirektor des Rheinschiffahrts-Octroi, ihnen ertheilten Patenten versehen sind, haben die Befugniß ihre Fahrzeuge im Haven von Mainz anzulegen und sich daselbst (jeder in seiner respektiven Section) einschreiben zu lassen, und nach Rangordnung, die Gegenstände der Handelsversendungen, in der, durch den 18ten Artikel der Convention, vorgeschriebenen Weise, einzuladen." —

Der fünfte Titel handelt, von den Obliegenheiten und der Verantwortlichkeit der Schiffmeister, während der Fahrt; und der sechste Titel, von der Unterstützungskasse.

Sagen Sie mir nun, stehen diese Vorschriften, mit dem gezwungenen Ueberschlag zu Mainz und Cölln in irgend einer Verbindung, und ist die Fortdauer des Letztern dann nöthig, wenn man selbst die Beybehaltung des ersteren räthlich hält? Das Letztere kann jedoch nicht einmal der Fall seyn. Dann, ist mit einer solchen Gilde-Einrichtung, die Disposition des Pariser Friedens vereinbarlich — wird man dem Straßburger Schiffer verwehren wollen, die Fahrt nach Holland zu machen, und dem Holländer Schiffer nach Straßburg zu fahren — erinnert man sich nicht des Unwesens, welches die alten Rheinischen Schifferzünfte trieben — lassen sich nicht Polizeyordnungen und Schiffahrts-Regulative für den Rhein abfassen, ohne den verhaßten Gildezwang mit seinem ganzen verderblichen Gefolge, zu sanctioniren?

Sehr richtig sagt der Verfasser der Schrift, deren ich oben gedachte: welches Schicksal wird der fünfte Artikel des Pariser Friedens der u. s. w.

„Wenn man aber sogar keine andere Ansicht nehmen wollte, als die, daß nach dem 5ten Artikel des Pariser Friedens, die Rheinschiffahrt für Jedermann, also auch für Englische, Französische, Holländische, Schweizerische und jeder andern Nation Schiffer frey ist, so müßten die Deutschen recht sehr kurzsichtig und ihren Nutzen gar nicht kennend seyn, wenn sie sich durch solche Nebenrücksichten wollten irre machen lassen und sich für den Zeitpunkt, wo ihre erweiterten Ansichten und neuen Verbindungen, ihnen die Mittel verschaffen, ihrem Handel und ihrer Schiffahrt nicht nur auf dem Rheine und den Nebenströmen, sondern auch auf den Meeren selbst,

Ausdehnung zu geben — ihre Rechte in praktischer Ausübung, vergeben wollten." —

§. 21.

Die Aufsicht über die große Schiffahrt ist so wenig von dem gezwungenen Ueberschlag, als von der Gilde-Einrichtung abhängig. Dies ergiebt sich aus jenen Verordnungen für die Gilden und aus der Betrachtung, daß durch Schiffahrts-Polizeyordnungen, wie ich schon bemerkte, die Schiffer über alles das, was sie zu leisten und zu thun haben, hinreichend belehrt werden können, nnd daß durch Bestrafung der Uebertreter, Ordnung, so wie bey allen andern ähnlichen Anstalten vollkommen erhalten werden kann.

§. 22.

Die bis hierhin zu Cölln und Mainz bestandene Ordnung — sollte heißen Unordnung — bey dem Ein- und Ausladen der Güter, war nothwendige Folge des Umladungs-Zwangs, in diesem Betrachte also ein nothwendiges Uebel, welches hoffentlich jetzt sein Ende erreicht haben wird. Wenn künftig die Güter direkt von Holland nach Mainz, Straßburg und Frankfurt gefahren werden können, dann wird in Cölln keine so große Anhäufung der Güter entstehen, die jetzo eine für die Handlung höchst nachtheilige Verzögerung der Transporte veranlaßt, über welche dermalen selbst die Handelskammer zu Cölln — welche sich doch nicht leicht berufen fühlen wird, diese Sehne reitzbar zu berühren — laute Klagen führt: In allen Holländischen Häven, in Düsseldorf, Frankfurt und Straßburg wird das Aus- und Einladen der Güter weis regele

mäßiger bewerkstelligt, als dies seither in Mainz und Cölln geschehen ist.

§. 23.

In allen Holländischen Häven, zu Wesel, Duisburg, Frankfurt, hat man bis jetzt Taxen für die Frachten gehabt, ohne daß an einen gezwungenen Ueberschlag auch nur gedacht wurde. Und warum sehnen sich die Mainzer Schiffer so sehr nach der Fracht von Frankfurt, zur größten Aergerniß der Mainzer Spediteurs und derer mit denen sie den Nutzen, welchen sie erringen zu können, in irrigem Wahne stehen — theilen wollen? Wahr ausgedrückt ist es ein lächerlicher Gedanke, wenn man glaubt, richtige Bestimmung der Frachten hänge von dem gezwungenen Ueberschlag ab.

§. 24.

Es versteht sich von selbst, daß die Zeit, welche für das Aus- und Einladen der Güter erforderlich ist, für die Reise selbst verlohren ist; angenommen also auch, daß es in den Umladungshäven, an allen zur Beförderung erforderlichen Anstalten nicht mangelt, so ist klar, daß durch den gezwungenen Ueberschlag schon an sich der Transport der Güter verzögert wird. Denkt man sich aber noch insbesondere, daß jene Anstalten zur Beförderung zu Mainz, bis jetzt sehr vermißt worden sind, daß in dem Haven zu Cölln, so viel an diesen Anstalten seither fehlte, daß Holländische Schiffer mit voller Ladung 14 Tage, und oberländische Schiffer 8 bis 10 Tage blos zum Ausladen nöthig hatten — ich sage, denkt man sich dieses, so kann man gewiß nicht billigen, daß Herr Eichhoff nicht

der Wahrheit huldigt und die Sachen darstellt, wie sie sind.

§. 25.

Ueber die Sicherheit der Güter-Transporte ohne gezwungene Umladung, habe ich mich schon in meinem ersten Schreiben erklärt und setze hier nur noch dieses hinzu: wenn die Güter von Amsterdam, ohne in Cölln methodisch nach Stappelrecht umgeladen zu werden, in einem Schiffe verpackt bleiben, so sind dieselben der Gefahr bey dem Aus- und Einladen, beschädigt und in Ermangelung strenger Polizeyaufsicht durch Subtractions-Proben vermindert zu werden, nicht ausgesetzt. Was die Transportkosten, deren ich auch schon §. 18. gedachte, belangt, so werden dieselben durch den gezwungenen Ueberschlag so vermehrt, daß sich die Versender genöthigt sehen — wie ich Ihnen selbst aus der Eichhoffischen Schrift bereits (§. 12) bemerkt habe — bey der Bergfahrt statt zu Cölln, zu Mülheim auszuladen und die Güter zu Lande nach Zündorf bringen zu lassen, bey der Thalfahrt aber zu Zündorf auszuladen und den Transport zu Lande bis Mülheim zu wählen. Nicht allein auf dem rechten Rheinufer hat man die gezwungene Umladung zu Cölln auf die angeführte Weise zu umgehen gesucht, sondern es werden auch noch täglich aus der Stadt Cölln rheinabwärts die Güter zu Lande, Mülheim gegenüber, und rheinaufwärts nach Rodenkirchen und Wesselingen gebracht und hier von den Cölner Kaufleuten auf Schiffe verladen um abwärts nach Holland und aufwärts nach Mainz und nach andern Orten gebracht zu werden. Die gesetzlichen Abgaben bey dem gezwungenen Ueberschlag zu Mainz und Cölln betragen 20

Centimes für den Centner, und man kann als sicher annehmen, daß das, was mehr bezahlt werden muß, die Speditions- Reparatur- und andere Gebühren, sich bey jedem Umladungszwang wenigstens eben so hoch belaufen, indem die Spedition zu Mainz und Cölln beym Mangel aller Concurrenz ein wahres Monopol ist, welches kein Bemühen und Streben erlaubter Industrie Anderer zuläßt.

§. 26.

Könnte auch, nach hergestellter Freyheit der Rheinschiffahrt, auf besondere Meßfreyheiten, noch viel ankommen, so würde gleichwohl der Vorschlag des Herrn Eichhoff (S. 132.), acht Tage vor, und acht Tage, nach jeder Messe, zu verstatten, nach welcher Zeit die Meßschiffe in die Cathegorie der übrigen, den Rhein befahrenden Schiffe, zurücktreten müßten, schon darum verwerflich seyn, weil die an den Unterrhein bestimmten Schiffe, in diesem Zeitraume, oft nicht würden dahin gelangen können. Besonders hat mich das aber in Verwunderung gesetzt, was Herr Eichhoff, bey Gelegenheit des 11ten und 12ten Art. der Octroi-Convention, sagt. In dem ersten Artikel, heißt es nemlich: „Outre les franchises, dont jouissent les foires de Francfort, les embarcations appartenantes au port de Mayence et conduites par les bateliers de cette ville, qui auront été chargées à la station de Cologne, pour le compte de Négocians de Francfort et sur les quelles il ne se trouvera que des marchandises, destinées pour la dite ville de Francfort, sont autorisées à se rendre *directement* à Francfort *sans rompre charge à Mayence.*" —

Und in dem andern Artikel wird gesagt:

„La navigation entre Strasbourg et Mayence sera libre aux embarcations de deux rives, soit en montant, soit en descendant. Celles même, qui venant du haut Rhin entreront dans le Mein pour se rendre à Francfort, ne seront point obligées de se detourner de leur route pour aborder à Mayence et faire dans cette station le versement de leurs marchandises, non plus, que les bateaux, qui, venant de Francfort remonteront le haut Rhin.“ —

Nun bemerkt Herr Eichhoff: (S. 133.) „gegen diese Vergünstigungen hat die Stadt Mainz, als ihr zum Nachtheile gereichend, häufig Reclamationen erhoben. Sie sagte: Alle Ausnahmen von einer allgemeinen Regel, müßten im eingeschränktesten Sinne genommen werden, und so folgte, daß blos jene Schiffe, die sich direkt, nach Frankfurt begäben, und deren Ladungen, für diese Stadt bestimmt wären, die Wohlthat jener Verfügungen genießen könnten; nun wäre es aber, bey dem seichten Bette des Mayns, die meiste Zeit des Jahres, physisch unmöglich, daß beladene, große Rheinschiffe, ohne umzuladen direkt nach Frankfurt führen.

In der That verladen die meisten jener Schiffe an der Maynspitze ihre Güter in kleinere, platte, dem Flusse angemessene Fahrzeuge; und die Stadt Mainz hat also in so weit recht, daß die in Cölln, für Frankfurt geladenen Schiffe, sich nicht direkt, nach dieser Stadt verfügen. Diese Reklamationen verdienen Aufmerksamkeit, nicht blos wegen der Beeinträchtigung der

Stationsrechte der Stadt Mainz, sondern und vorzüglich, weil die Umladungen, welche an der Maynspitze statt haben, ohne alle Aufsicht, geschehen, und weil die, durch die Convention den vom Oberrhein herabkommenden Schiffen gestattete Befugniß, in den Mayn einzulaufen, ohne die mindeste Abgaben zu entrichten, dabey, daß sie dem Aerarium sehr nachtheilig ist, zugleich das richtige und nöthige Verhältniß stört, welches in Hinsicht sowohl des Rechts als der Pflicht, unter den Leistungsschuldigen, bestehen muß. Da inzwischen höhere Rücksichten bewogen haben können, eine Stadt, die so großen Einfluß auf den Rheinhandel hat, wie Frankfurt, vorzüglich zu begünstigen; so wagt man es nicht, eine Aenderung hier, in Vorschlag zu bringen." —

§. 27.

Aus meinem ersten Schreiben haben Sie ersehen, daß die Thalfahrt von Frankfurt nach Cölln, so wie die Bergfahrt von Cölln nach Frankfurt, ohne in Mainz überzuschlagen, von jeher ausgeübt worden sind, eben so hat es sich auch mit der Fahrt, von und nach Straßburg, verhalten. Die Octroi-Convention enthält also keineswegs Begünstigungen der Stadt Frankfurt, die sich ohnehin, von der vormaligen französischen Regierung, unter der fleißigen Einwürkung der Mainzer Handels-Kammer schwerlich erwarten ließen — vielmehr Beschränkungen des Rechts, welches die gedachte Stadt von jeher hatte — natürlich zum Vortheil französischer Unterthanen. Und, wenn der Schiffer bey zu kleinem Wasser, oder bey zu grossen Schiffen leichten muß, ohne sich der kunstmäßigen Vorrichtungen in Mainz, gegen die Gebühr, zu bedie-

nen, dann soll er sich nicht directement nach Frankfurt begeben? Wird dann die Bedeutung des Worts directement nicht durch die folgenden Worte: „sans rompre charge à Mayence" bestimmt und dem Schiffer überlassen, die kostbare Stappel-Operation zu Mainz auf jede andere ihm gut dünkende Weise zu ersetzen? Kann nirgends als zu Mainz Aufsicht bey dem Umladen gehalten werden — und sollen die Octroibeamten vielleicht auch zu Frankfurt, Würzburg, Bamberg und an so vielen andern Orten Aufsicht halten? Ohne Zweifel hat Herr Eichhoff vergessen, was er an den ehemaligen französischen Minister des Innern wegen der Fahrt von Frankfurt nach Cöln schrieb, sonst hätte er dieses unmöglich schreiben können. Das sogenannte Stationsrecht der Stadt Mainz, eins der nachtheiligsten Monopole — dieses ist das Ziel, nach welchem das Streben gerichtet ist; und so wird begreiflich, warum sich die Stadt Mainz zu Reclamationen berufen glauben konnte, da ihre Spediteurs doch nicht der Vorstand der deutschen Handlung waren.

§. 28.

In dem vierten Aufsatze der Eichhoffischen Schrift, welcher überschrieben ist: „Vorschläge zur Einführung eines allgemeinen und einförmigen Zoll- und Polizey-Systems, auf allen in Verbindung mit einander stehenden Flüssen Deutschlands und anderer Länder" — findet man, was man nicht sucht, und sucht man, was man nicht findet. In dem Vorberichte sagt Herr Eichhoff zu diesem Aufsatze: „dieses Zoll- und Polizey-System werde im Wesentlichen kein anderes als das

durch die Rhein-Convention eingeführte seyn können. Die Hauptsache aber sey, daß auf allen verbundenen Strömen die nämliche Ordnung herrsche und in jedem Reiche eine Ober-Centralbehörde eingesetzt werde, die für die Erhaltung dieser Ordnung sorge. In Deutschland hätten auch ehemals die Reichsstände in Rücksicht des Zollwesens ihrer Flüsse, von Kaiser und Reich abgehangen, und es habe dieser Bundesstaat auch andere der Gesammtheit angehörigen Institutionen, deren Jurisdiction das Ganze umfaßt, gehabt. Welche von diesen, bey der bevorstehenden Umgestaltung hergestellt würden, oder welche ähnliche dazu kommen möchten, eine für die gesammte innere Schiffahrt des Bundesstaates scheine unter letzten nicht fehlen zu dürfen."—

Wollte Herr Eichhoff den Bevollmächtigten bey dem Congresse zu Wien brauchbare Materialien liefern; so hätte er für diesmal den ersten und zweyten Aufsatz ungedruckt lassen, den dritten und vierten aber in ein Ganzes verarbeiten und in diesem seine Meynung wie er glaube, daß besonders die Rheinschiffahrt nach der Disposition des Pariser Friedens, zum Wohl des ganzen Handels und nicht blos zum Vortheil der beyden Städte Mainz und Cölln — so verzeihlich im übrigen auch seine Vorliebe für die beyden letzteren seyn mag — eingerichtet werden müsse, anschaulich zusammenstellen sollen. Einzelne hingeworfene Ideen und Bruchstücke sind jetzo so sehr an der Tagesordnung, und doch für den Geschäftsmann so wenig brauchbar— es ist leichter einzelne Gefache zu zeichnen als ein ganzes Gebäude aufzuführen, das auf haltbarem festem Boden ruht. Ich war nie bey der Octroi-Verwaltung

angestellt, ich bin weder Kaufmann noch Spediteur, noch Schiffer; tadeln werden Sie es aber doch nicht, wenn ich Ihnen sage, wie ich glaube, daß die Rheinschifffahrt organisirt werden müsse.

§. 29.

1) In dem Pariser Frieden ist gesagt: „La navigation sur le Rhin du point, où il devient navigable jusqu'a la mer et réciproquement, sera libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne."

Es muß also jedem Eigenthümer, Spediteur und Commissionair frey stehen, die Güter an jedem ihm beliebigen Orte eines der beyderseitigen Rheinufer einladen, umladen, ausladen oder gerade an den Ort ihrer Bestimmung gelangen zu lassen. Das heißt, mit andern Worten nach der Disposition des Pariser Friedens ist der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cöln abgeschafft und dieser muß abgeschafft bleiben, wenn nicht die Sanction dieses Friedens in Worte ohne Sinn verwandelt werden soll.

Hierdurch wird den Städten Mainz und Cöln keineswegs das entrissen, was ihnen ihre günstige Lage gewähret. Bey ihnen können und werden die Transito-Güter, welche von verschiedenen Richtungen zu Wasser und zu Land ankommen, gesammelt, umgeladen oder von Schiff zu Schiff umgeschlagen werden, um von da weiter an den Ort ihrer Bestimmung gebracht zu werden; nur jede Art von Zwang muß entfernt bleiben. So werden Mainz und Cöln auch

in der Zukunft ohne allen Zwang, Stationshäven — wenn man nun einmal neue Benennungen liebt — bilden und in ihnen alle erforderlichen Einrichtungen zur geschwinden Beförderung der Güterttransporte bestehen können. Diese Einrichtungen müssen aber, da aller Zwang aufhört, so beschaffen seyn, daß die zu entrichtenden Gebühren gering und geringer sind, als an jedem andern Orte. So darf z. B. das Kranengeld, versteht sich, wenn der Kranen gebraucht wird, zwey Kreutzer und das Waggeld, wenn die Güter gewogen werden, einen Kreutzer per Ctr. nicht übersteigen. In Mainz und Cölln sind manche dieser Einrichtungen schon vorhanden; das Fehlende kann ohne großen Aufwand ergänzt werden; das Ganze ist also leicht.

§. 30.

In dieser letzteren Voraussetzung werden in den Häven von Holland die seitherigen Beurt- oder geschlossenen Rangfahrten nach Cölln ohne Anstand fortbestehen können. Diese Beurtfahrten werden aber mit denjenigen Fahrten concurriren, die außer den Beurten nach Cölln, entweder von Holland direkt nach Mainz, Frankfurt, Straßburg oder aber von Holland nach Düsseldorf, Coblenz und andere Zwischenhäven werden vorgenommen werden. Da die Beurtschiffer, welche zur bestimmten Zeit abfahren, und zur bestimmten Zeit, wenn sie nicht durch unabwendbare Zufälle aufgehalten werden, ankommen müssen, ohne Zweifel für geringere Frachtpreiße als andere Schiffer, die auf Rückladung so bestimmt nicht rechnen dürfen, fahren werden, so werden allerdings die meisten Versendungen auf dem Rheine durch Beurtschiffer besorgt

werden; in keinem Falle dürfen jedoch solche Beurtfahrten in Monopole ausarten, durch welche jede andere Fahrt nach der nemlichen Bestimmung, ausgeschlossen wäre.

§. 31.

Obgleich, was die Thalfahrt betrift, nach Aufhebung des gezwungenen Ueberschlags, zu Mainz und Cölln, alle Gütertransporte, aus der Schweitz, vom Oberrhein, vom Neckar, von Frankfurt und von der Mosel, direkt nach Holland gelangen können, so werden doch diese direkten Fahrten, wenn man die Ladungen an so bedeutenden Handelsplätzen wie Frankfurt, ausnimmt, selten gewählt werden, weil wegen der Frachtpreiße, das Gegentheil mehr Vortheil bringen wird. Was die Thalfahrt des Oberrheins betrifft, wird im Wesentlichen, die nemliche Einrichtung, welche bis hierher, mit den Rangfahrten von Straßburg, Freystett und Mannheim bestanden hat, auch künftig bestehen, ohne daß jedoch, außer den Rangfahrten, andere Fahrten untersagt oder gehindert seyn dürfen.

§. 32.

Alles dieses zusammen genommen, wird der Transport der Güter auf dem Rheine die nemliche Freyheit, wie der Transport zu Lande genießen. Die Beurt- oder geschlossenen Rangfahrten auf dem Rheine, werden den Post- und andern Transportanstalten zu Land gleich kommen, neben welchen, ein jeder andere sonst bedungene Transport, sehr füglich bestehen kann.

§. 33.

II) Die bisherigen Gilden der Schiffer zu Mainz und Cölln müssen aufhören. In einer Rheinschiffahrts-Polizeyordnung kann für die deutschen Schiffer, welche den Rhein befahren wollen, alles das bestimmt werden, was man von ihnen fordert, wenn sie von dieser Freyheit Gebrauch machen wollen. In eben dieser Polizeyordnung muß auch festgesetzt werden, was statt der ehehinigen Zölle, an öffentlichen Abgaben für die Fahrt entrichtet werden muß, so wie auch was in den einzelnen Häven, für den würklichen Gebrauch der bestehenden Einrichtungen, als höchster Preiß gefordert werden darf. Die letztgedachten Einrichtungen sind Eigenthum jedes einzelnen Havens, welcher also auch das Einkommen von deren Gebrauch billig in Anspruch nimmt, während die ersterwähnten öffentlichen Abgaben, sehr wohl zu andern Zwecken verwendet werden können.

Die Art der Regulierung der Frachtpreise wird in dieser Polizeyordnung ebenfalls zu bestimmen seyn.

§. 34.

III) Zur Aufrechthaltung dieser Schiffahrts-Polizeyordnung, also auch zu der Leitung der Erhebung der öffentlichen Abgaben, und zur deßfallsigen Aufsicht, ist für den Rhein, so weit die deutsche Gränze reicht, die Anordnung einer Centralbehörde erforderlich. Herr Eichhoff hat sehr recht, wenn er sagt: (S. 170.) „warum sollte nicht wie vorhin, durch zwey in der Folge, durch mehrere Landesherrn gemeinschaftlich eine solche Stelle eingesetzt und erhalten werden können" — und

ich setze hinzu, vielleicht giebt die künftige Constitution Deutschlands ein kürzeres Mittel zu einer solchen Anordnung an die Hand. Die großen Mängel des vorhienigen Rheinzollwesens und die damalige Willkühr bey der Erhebung der Gebühren, deren ich schon oben gedachte, sind zu bekannt, als daß die Wiederkehr eines solchen Unwesens zu befürchten seyn sollte. Nur die französische Maxime, daß Ein Mann am sichersten, alles leiten und leisten könne, und daß Ein Mann am Besten alles vermöge, bleibe von diesem wohlthätigen Institut ausgeschlossen.

§. 35.

Kaum eiferte ich dagegen, mein lieber Freund, daß Herr Eichhoff nur Bruchstücke geliefert habe, und schon verfalle ich selbst in diesen Fehler. Bedenken Sie aber, daß ich nicht Materialien für die Bevollmächtigten bey dem Congresse zu Wien, sondern einen Brief an Sie schreibe, daß ich nie Direktor der Octroi-Verwaltung war, auch schwerlich diese Ehrenstelle je bekleiden werde, und — beurtheilen Sie mich, oder das, was ich Ihnen sage, wie Sie gewohnt sind, nachsichtsvoll. In meinem ersten Briefe entschuldigte ich mich über dessen Weitläufigkeit, auf die Weise des Plinius, die freylich schon oft benutzt worden ist, daher ich mich auch ihrer erinnerte; denn aufrichtig gesprochen, ich habe, während ich meinen ersten Brief schrieb, während ich dieses außer meiner Clause schreibe, weder den Plinius noch irgend ein anderes Buch bey der Hand, sondern nur Blätter, Schriften und Schriftchen des Tages in mancherley Papier broschirt, je nach sehr verschiedenen Gradationen vom Geiste ihrer

Verfaſſer zeugen. Jetzt bin ich nun ganz und ohne alle Autorität. Verzagen Sie aber nicht, wenn ich immer noch nicht ſchließe; mit der Mainzer Schrift ſollen Sie ganz kurz davon kommen.

§. 36.

Die Mainzer Schrift ſoll eine Wiederlegung des Pro Memoria enthalten, welches ich Ihnen in meinem erſten Briefe mitgetheilt habe. Daß dieſes Pro Memoria den Mainzer Herrn Deputirten erſt nach ſeinem angemerkten Datum bekannt geworden iſt, ſcheint auf dem einfachen Grunde zu beruhen, weil daſſelbe wahrſcheinlich an ſie nicht gerichtet war. In der ganzen Schrift iſt der Schluß das Beſte — mit dieſem hätte der Verfaſſer den Anfang machen ſollen. Er lautet ſo: „Auf den Fall einer der Stadt Frankfurt zu geſtattenden Freyheit von der Stationsfahrt, hält ſich demnach, Kraft ihres Auftrags, die Deputation der Stadt Mainz verpflichtet, auf die Freyheit eines Jeden von und zu allen Punkten ohne Stationsverbindlichkeit fahren zu können, anzutragen.“

Ich ſagte, dies ſey das Beſte, womit der Anfang hätte gemacht werden ſollen — hierdurch wäre der Verfaſſer verhindert worden, die ſonderbare Auslegung des Pariſer Friedens, zu gerechter Verwunderung jedes denkenden Mannes zu wagen, und nun gar zu behaupten, es hätte in dem Frieden, des Stapels zu Mainz und Cölln, Erwähnung gethan werden müſſen, wenn man die Abſicht gehabt hätte, denſelben als eine veraltete drückende Laſt aufzuheben; und ſo wäre auch der Glaube in der erſten Schrift überzeugend, dargethan zu haben, wie wichtig und noth-

wendig für den ganzen deutschen Handel, die Beybehaltung der wohlthätigen? aber ohne alle Ausnahme allgemein verbindlichen Einrichtung der Stationsfahrten und Umladungen sey, die so lange schon auf diesem Flusse bestanden, bey allen vorhergegangenen Friedensschlüssen aufrecht erhalten worden, und die vortrefflichsten? Resultate geliefert habe" ein ungedruckter dem Autor eigener Glaube geblieben, wogegen kein billig Denkender etwas einwenden kann. Daß der Schrift des Herrn Eichhoff und dessen mehrjähriger Erfahrung gedacht wird, ist natürlich.

§. 37.

Merkwürdig ist die Stelle (S. 4.) wo gesagt wird: „denn, ob sie (nach dem Vorhergehenden, die Stadt Frankfurt, oder vielmehr, wie es heißt, ein großer Theil ihrer Spediteurs) schon im Allgemeinen, Einiges von Freyheit der Schiffahrt, von drückendem Stappel und Ueberschlag, von veralteten Schiffer-Gilden und lästigen Beschränkungen sagen, so gehet doch augenscheinlich ihre ganze Tendenz dahin, für sich allein von aller gemeinsamen Fluß-Polizey enthoben zu werden, und die natürliche Freyheit sowohl in Hinsicht der direkten Fahrt, aufwärts von Cölln nach Frankfurt, als auch hinab von Frankfurt nach Cölln zu erlangen, während für alle Andere diese Polizey bestehen soll. —

Was doch die Herrn, unter Polizey, im Gegensatz, gegen natürliche Freyheit, hier verstehen mögen? Stehet denn die natürliche Freyheit mit der Polizey in geradem Widerspruche, und wo ist nur eine Spur, in dem ganzen Pro Memoria, daß man von Seiten des gedachten großen Theils der Frankfurter Spediteurs, ob dieselben gleich an der Abfassung des Pro Memoria schwerlich Theil hatten, eine auf richtigen Grundsätzen beruhende Ordnung bey der Schiffahrt, die ihnen eigner Vortheil, selbst wünschenswerth machen muß, weniger ehre, als es jeder vernünftige Mann thut. Das ist eben das Sonderbare, daß man zu Mainz von der Polizey in Verbindung des Zeitgeistes, einen ganz eignen Begriff hat, und gerade das unter Polizey versteht, was durch dieselbe abgewendet und verhütet werden soll. Die Critik in der Note,

über das gebrauchte Wort: Stappel, ist mißlungen, wie sich der Verfasser, aus der Schrift des Herrn Eichhoff (S. 174.) hätte belehren können; und daß der Handelsmann der aufgedrungenen Obhut, wohl zu bemerken, eines seinen Handlungsverbindungen und Operationen nachspürenden Spediteurs von Mainz und Cölln nicht bedarf, wenn er Waaren über den Rhein versenden will, dieß werden die Letzteren, im Ernste wohl selbst nicht bezweifeln: würklich würden auch dann der Sorgen zu viel auf ihnen lasten — wenn sich zu Mainz zum Besten Aller, Alles, was ober Mainz (Frankfurt gehört freylich nicht darunter) geladen worden, und den Rhein hinunterfährt, sammeln müßte — und das wäre doch unbillig.

§. 38.

Endlich soll auch noch der Art. 6. der Octroi-Convention gegen das streiten, was die Stadt Frankfurt, als wahr behauptet, und der Art. 11. soll eine für die Handlung und Schiffahrt höchst nachtheilige Verfügung enthalten.

Möchten doch die Herrn gelesen haben, was ihr Gewährsmann, Herr Eichhoff, an den vormaligen französischen Minister des Innern schrieb, und was ich Ihnen in meinem ersten Schreiben bemerkt habe. —

Wegen des Nachtheils und der Gefahr, welche unaufhaltbar drohen sollen, wenn nicht der Mainzer gezwungene Ueberschlag seine schützende Hand ausbreitet, vergleichen Sie mein erstes Schreiben; leiden die Handelsleute am Neckar, am Oberrhein und Obermayn in ihren Handelsoperationen sonst keinen Schaden, als wenn sich die Frankfurter Handelsleute die Hülfleistung der Mainzer Spediteurs verbitten, dann werden jene, in ihren Büchern, nicht viel abzuschreiben nöthig haben.

§. 39.

Selbst von mir könnte ich es nicht erlangen, ein Wort mehr über diese Schrift zu sagen, wenn ich es auch vor Ihnen verantworten könnte. Ich wiederhole also, was ich schon oben bemerkte — der Schluß ist das Beste, und schließe meinen Brief mit der Bitte, mir ferner Ihre Freundschaft zu schenken ꝛc. ꝛc.